

Museumsbahn

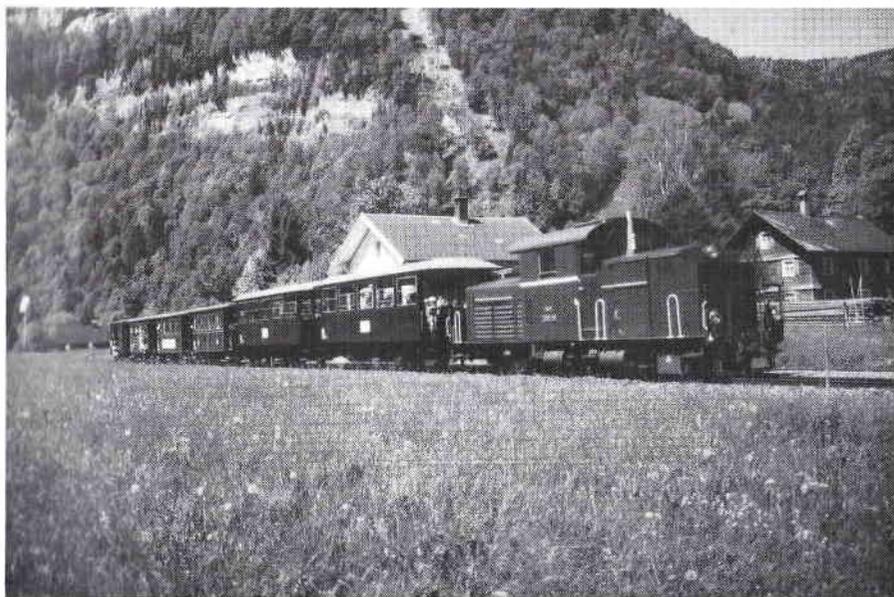
AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereins BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 15 Juni 1997

Preis: ÖS 30,- / DM 4,50 / SFR 4,00

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



*2091.08 mit Personenzug SW 3 im Bahnhof Schwarzenberg am 19. Mai 1997
(Foto: Markus Rabanser)*

Aus dem Inhalt: Brief der Redaktion - Die Seite des Obmannes - 11. Jahreshauptversammlung - Vereinschronik - Ferienmesse in St. Gallen - Vereinsgeschichte - Bericht des Betriebsleiters - Die Baureihen 699 und 699.100 - Liegewagen auf 750 mm Spur - Kuriositätenkabinett - PKP-Schmalspurbahn Przeworsk - Dynów

Geschätzte Mitglieder und Freunde unserer Museumsbahn!

Anfangs der bereits begonnenen 11. Museumsbahnsaison können wir schon auf 1.500 in diesem Jahr geleistete Arbeitsstunden zurückblicken die wiederum zur enormen Belastung für alle Aktiven wurden.

Die jährliche Streckensanierung, die Lok- und Wagenrevisionen, einfach alles, was zu einem sicheren und einwandfrei verlaufenden Saisonstart gehört, ist in den letzten Monaten erledigt worden, wofür ich allen recht herzlich danken möchte.



(Foto: Hans Meusburger)
Bericht folgt in der Ausgabe Nr. 16

Eine Anschaffung besonderer Art ist das neue WC Gebäude beim Bahnhof Schwarzenberg, das in den letzten drei Monaten zum größten Teil von Vereinskollegen erbaut wurde und sich trotzdem noch als enorme finanzielle Belastung auf das Vereinsbudget auswirkt. Mit dieser Aktivität hofft der Museumsbahnverein jedoch, wieder einen Meilenstein für die nächsten Generationen gesetzt zu haben.

In der Sache Streckenverlängerung gehen unsere Bemühungen weiterhin nur zähe voran. Nach dem neuesten Stand bezüglich Ausbau der Bundesstraße 200 vom Bahnhof Schwarzenberg bis zur Haltestelle Bersbuch wird wieder einmal umgeplant werden müssen, da unter den Anrainern noch keine Einigkeit erreicht werden konnte. Das soll aber keineswegs bedeuten, daß wir dem Projekt nicht weiterhin mit viel Optimismus entgegen sehen. Unter anderem haben wir unter äußerster Anspannung der Vereinskasse bereits die nötigen Schienen besorgt.

Unser Ausbauvorschlag sieht eine Variante vor, die durch die bergseitige Führung der neuen Bahntrasse vom Bf. Schwarzenberg bis zum Bersbucherwald möglichst wenig private Grundflächen beansprucht. Wir sind deshalb zuversichtlich, sogar noch im alten Jahrtausend Taten setzen zu können.

Das wertvollste in unserem Verein ist wohl die kostenlose Mitarbeit aller aktiven Mitglieder, der Kolleginnen und Kollegen, die sich in der Zwischenzeit schon das ganze Jahr hindurch zur Verfügung stellen um unseren werten Fahrgästen die Fahrt mit dem Wälderbahnle so angenehm wie möglich zu gestalten. Wir hoffen gerne, daß dies in der Talschaft und im Tourismus die nötige Anerkennung findet.

Abschließend möchte ich allen Mitgliedern und Spendern für ihre Mithilfe und Unterstützung unseres Vorhabens ein herzliches Vergeltsgott sagen und wünsche uns und ihnen allen eine gute und unfallfreie Fahrt.

Diesem Heft liegt ein Zahlschein zur Überweisung des Mitgliedsbeitrages für 1997 bei.

Wenn nicht ... dann durften wir Ihren Beitrag bereits verbuchen, wofür wir Ihnen herzlich danken.

Ihr Vereinsobmann,
Kommerzialrat Hans Meusburger

11. Jahreshauptversammlung vom 22. Februar 1997

Unser Obmann, KR Hans Meusburger, konnte zur 11. Jahreshauptversammlung im Hotel Engel in Alberschwende zirka 80 Mitglieder des Vereines Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn begrüßen. Als Ehrengäste waren Landesrat Ing. Erich Schwärzler, LAbg. und Präsident des Landes-Tourismus Walter Lingg, der Obmann der REGIO Bregenzerwald Hans Peter Metzler und der "Hausherr" und Obmann des Bregenzerwald-Tourismus Mag. Norbert Metzler anwesend.

Das Protokoll der 10. JHV wurde verlesen und einstimmig genehmigt.

Im Geschäftsbericht ging der Obmann auf das Rekordergebnis von 44.200 Fahrgästen während der Saison 1996 ein. Was kaum jemand für möglich gehalten hatte - eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen - wurde damit Wirklichkeit. Im weiteren Bericht wurde auch auf die zahlreichen Fahrzeugzugänge auf unserer Museumsbahn eingegangen. In diesem Zusammenhang dankte er auch dem Vorstandskollegen Siegfried Amman, der durch seine Sponsorenaktion den Ankauf der Diesellokomotiven 2091.08 und 2091.04 erst ermöglichte.

Über die Aktivitäten im abgelaufenen Jahr - Tag der offenen Tür, Schwellenwechseln, Arbeitswoche - sind unsere Leser bereits informiert. Auch diese wurden im Geschäftsbericht des Obmannes erwähnt.

Der Kassier Jakob Kaufmann verlas den Kassabericht, Geschäftsführer Jakob Bobleter die Spenderliste. Die Rechnungsprüfer Margreth Bischof und Fridolin Kühne hatten die Jahresrechnung überprüft und empfahlen, den Kassier zu entlasten und den Abschluß zu genehmigen. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Jakob Kaufmann legte nach zehnjähriger Tätigkeit sein Amt als Kassier aus beruflichen Gründen zurück. Der Obmann dankte ihm für die jahrelange Tätigkeit, die jedes Jahr auch die Zufriedenheit der Rechnungsprüfer hervorrief. Als

neuer Kassier wurde der bisherige Kassierstellvertreter Walter Künz vorgeschlagen und einstimmig gewählt. In das Amt des Kassierstellvertreters wurde Martin Meusburger, Gastronom in Bezau, vorgeschlagen und ebenfalls einstimmig gewählt.

Rechnungsprüferin Margreth Bischof trat von ihrem Amte zurück, auch ihr dankte der Obmann KR Hans Meusburger für die jahrelange Tätigkeit. Zur Wahl als neue Rechnungsprüfer stellten sich Fridolin Kühne und Jakob Kaufmann, auch diese Wahl erfolgte einstimmig.

Im Anschluß daran gab der Obmann eine weitere personelle Änderung bekannt: Mit 10. Jänner 1997 wurde der bisherige Betriebsleiterstellvertreter Markus Rabanser zum Betriebsleiter der Museumsbahn bestellt. Dem bisherigen Betriebsleiter Ernst Kronecker ist es aufgrund der großen Entfernung von seinem Wohnort in Angerberg, Tirol, nicht möglich, so oft im Betrieb anwesend zu sein, wie dies aufgrund des in den letzten Jahren stark gewachsenen Betriebsumfanges nötig wäre. Für seine zehnjährige Tätigkeit gebührt im der Dank des Vereines.

Eine Änderung der Vereinsstatuten wurde in der Folge diskutiert und beschlossen. Im Anschluß daran referierte der Präsident des Vorarlberg-Tourismus; LAbg. Walter Lingg über aktuelle Probleme des Tourismus und hob in seinem Referat auch die Bedeutung der Museumsbahn für den Tourismus der Talschaft und des Landes hervor.

Die anwesenden Ehrengäste gratulierten in ihren Wortmeldungen dem Museumsbahn-Verein zu seinen bisherigen Erfolgen und sagten auch ihre Unterstützung für die gemeinsame Zielsetzung, der Verlängerung der Bahn nach Andelsbuch bzw. Egg, zu.

Mit dem Dank des Obmannes an alle aktiven und passiven Vereinsmitglieder für die geleistete Arbeit und mit der Bitte, die Bemühungen auch weiterhin für die Belange der Bahn einzusetzen, schloß die 11. Jahreshauptversammlung unseres Vereines.

Markus Rabanser

Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben

Dem Abschluß der erfolgreichsten Museumsbahn-Saison seit den ersten Fahrten im September 1987 sind wieder sehr ereignisreiche Monate gefolgt. Darüber- und über so manch "internes" möchten wir die geschätzten Vereinsmitglieder und Leser anhand der 15. Vereinschronik informieren. Wir hoffen sehr, daß Sie auch bei der Ausgabe Nr. 30 noch zu unseren Freunden zählen und unser Anliegen damit tatkräftig unterstützen. Herzlichen Dank.



16 Seiten stark und immerhin schon 11 Fotos prägten unsere Erstausgabe im Frühjahr 1990. Im Bild die Diesellok Hilde mit der bunt gemischten Zugsgarnitur beim Sporenegg. (Foto: Markus Rabanser)

Allem voran aber eine gute und eine schlechte Nachricht:

Die schlechte zuerst: Abend des 25. März 1997: Mit dem Abbau der letzten Eisenbahnschiene im sogenannten "Achtal" zwischen den Bahnhöfen Egg und Kennelbach gehört die Bregenzerwaldbahn auf 30 der ehemals 36 km Streckenlänge endgültig der Vergangenheit an. Wie wir schon im Museumsbahn Aktuell Nr. 14 kurz berichtet haben, wurde zuletzt im Sommer

1996 ein wenige hundert Meter langer Gleisrest im Bereich der Gemeinde Langenegg zugunsten eines Wanderweges abgebaut. Im Frühjahr 1997 kamen nun die immerhin 17 Jahre im beinahe unzugänglichen Gebiet zwischen dem "Rickenbach"- und dem "Rotachtunnel" (etwa km 9,20 bis 12,60) "gespeicherten" Schienen an die Reihe. Die große Hangrutschung beim Rotachtunnel und viele kleine Steinschläge haben die Bahntrasse inzwischen an verschiedenen Stellen derart verlegt, daß die geplagten Wanderer nicht nur durch den starken Baumbewuchs im Fortkommen behindert wurden. Für unsere Begriffe also war ein Gleisabbau in diesem Teil der Achschlucht mit solch hohen Kosten verbunden, daß sich wohl kein ernsthafter Interessent dafür finden würde. Einen sichereren "Schientresor" glaubten wir, könne es deshalb kaum geben.



Schwere Allrad-Traktoren schleppten die Schienen im zweitägigen Dauereinsatz bis zum vorläufigen Lagerplatz beim Bahnhof "Doren-Sulzberg" (Foto: J. Bobleter)

Die gute Nachricht:

Knapp vor dem Verkauf an Landwirte und Alpbesitzer konnten vom Verein rund 4.800 Laufmeter Schienen (ca. 130 Tonnen)

erworben werden. Die Abbauarbeiten wurden unter den erwähnt schwierigen Bedingungen ausgeführt und haben sich dadurch sehr "erschwerend" auf den Preis niedergeschlagen. Nun türmt sich beim Bahnhof Schwarzenberg ein hoher Schienenberg auf und überläßt es den vielen Beobachtern zu erraten, welche Verwendung sie denn je einmal haben könnten. Wir bieten Ihnen eine der denkbaren Lösungen an:

Die Entfernung zwischen der derzeitigen Endstation - Haltestelle Bersbuch - und dem Ortszentrum von Andelsbuch beträgt rund 2,4 km und ergibt somit einen Schienenbedarf von rund 4.800 Metern.

Das "Hotel Bahnhof" in Bezau meldet Nächtigungszuwachs.

Seit Jahren ist beim Verein eine beachtliche "Beitrittsrate" von aktiven Vereinsmitgliedern aus Nah und Fern zu verzeichnen. Besonders die jungen Kollegen unter ihnen stehen teilweise noch in der Berufsausbildung oder haben sie erst kürzlich mit der Lehrabschlußprüfung erfolgreich beendet. Ihre erlernten Berufe liegen durchwegs im technischen Bereich und kommen so dem Bedarf der Museumsbahn an Fachkräften sehr entgegen. Aber nicht nur sie, auch die "älteren" und oft hunderte Kilometer weit angereisten Kollegen verbringen einen guten Teil ihrer Freizeit beim Wälderbahnle. Ob es sich um Arbeiten an der Strecke und in der Werkstätte handelt oder "nur" um das was die Kollegen aus der näheren Umgebung freundlicherweise noch "übrig lassen" jedenfalls wird es dann mit ihnen gemeinsam erledigt. Außerdem stellen sich mehr oder weniger alle "Pensionsgäste" während der Saison für die sichere Abwicklung des Fahrbetriebes zur Verfügung. Selbstverständlich ist so ein Wochenendaufenthalt in Bezau für die "Jüngsten" fast immer mit einem ausgiebigen Besuch in der Disco verbunden. Besonders aber die im Fahrplan vertretenen Winterfahrten mit dem hohen Wartungsaufwand an den Fahrzeugen sorgen dafür, daß die früher noch übliche Betriebspause nun endgültig der Vergangenheit angehört und damit ebenfalls zur erhöhten "Bettenauslastung" beiträgt.



(Foto: Jakob Bobleter)

Vollen Einsatz für Mensch und Maschinen forderte der in der Nacht vom 30. November zum 1. Dezember 1996 überraschend gefallene Neuschnee, der das ganze Tal über 30 cm hoch zugedeckt hatte. Bis zur Abfahrt des "Nikolauszuges" am Sonntag, den 1. Dezember um 11.00 Uhr, mußten die Strecke, Parkplätze, Weichen und Bahnsteige in den Bahnhöfen Bezau und Schwarzenberg mit allen verfügbaren Kräften und besonders viel Muskelkraft buchstäblich "freigeschaufelt" werden. Im Bild der Nikolauszug Nr. 2 vom 1.12.96 mit der Diesellok 2091.08 im Bf. Schwarzenberg.

Zur Abwechslung - ein Einblick in das gesellschaftliche Vereinsleben

So manch gemeinsamer Arbeitstag und viele der sommerlichen Betriebstage finden ihren Ausklang in einem der einladenden Gasthöfe in Bezau oder der näheren Umgebung. Wann denn sonst als in gemütlicher Runde hat man die "wirklich zündenden" Einfälle und löst die größten Probleme mit leichter Hand? Nicht zu vergessen die vielen Stunden der "Nachbetrachtung" am großen Tisch in der Bahnhofsküche. Mittlerweile haben sich auch die jeweiligen Arbeitswochen von Ende April bis

Anfang Mai zu einem der gesellschaftlichen Höhepunkte im Vereinsleben entwickelt. Mag auch jeder einzelne der sechs Arbeitstage für manchen Teilnehmer um Stunden zu lange dauern, so hat es sich doch noch immer ergeben, daß die Ausdauer bei der abendlichen Bewirtung und dem Essen unter dem Bahnhof-Vordach der vorherigen Tagesleistung kaum nachsteht. Was aber wäre ein Vereinsjahr ohne den Ausflug der aktiven Mitglieder samt Partnerinnen und Partner. Ob er nun zwei Tage dauert, wie 1996 in das schöne Südtirol, oder nur einen, die Freundschaft und das Verständnis füreinander konnte noch jedesmal weiter vertieft werden. Ebenso gute Tradition hat der "allgemeine Arbeitstag" am Samstag nach Saisonschluß im Oktober mit der anschließenden Einladung des Vereines in ein Gasthaus zum Abschlußessen und ersten Berichten über den Verlauf der vergangenen Monate. Schon zu "Pflichtterminen" geworden sind die zwei Betriebsausschußsitzungen die einerseits das offizielle Sprachrohr der aktiven Mitglieder darstellen und sie andererseits aber auch zu wichtigen Vereinsbeschlüssen berechtigt.

Besondere Freude bereiteten uns diesmal die Wirtsleute Brigitte und Cäsar Greußing vom "Bezauer Hof" mit Ihrer Einladung zur Weihnachtsfeier am 21. Dezember 1996. Auch von hier aus bedanken wir uns im Namen der Bähnle-Familie herzlichst für das großzügige Aufgebot an Speis und Trank.

Achtung Kamera!

Fast auf den Tag genau ein Jahr nach den Dreharbeiten des Saarländischen Rundfunks für die Musiksendung "Kein schöner Land" hat am 11. Februar 1997 ein Filmteam des ZDF seine Kamera und Geräte am Bahnhof Bezau aufgebaut. Gedreht wurden Szenen für die Serie "Weiß blaue Geschichten". Die Dampflokomotive U 25 "Bezau" war einen Vormittag lang das Zugpferd vor den Personenzügen, aus denen die angeheuerteten "Komparsen" als urlaubsreife Schitouristen mit voller Schiausrüstung und Reisegepäck (oft und oft) auszusteigen und ebenso oft wieder einzusteigen hatten. Auch die Besetzung des "echten" Bahnhofes Bezau hat bis zuletzt mit einer arg strapazierten Geduld ausgeharrt. Wir sind jedenfalls sehr gespannt auf das Ergebnis, das in der Weihnachtszeit 1997 gesendet werden soll.



Winterliches Fahrgastaufkommen wie selten zuvor, die "Urlauber" versammeln sich zur nächsten Kamera-Einstellung. (Foto: Jakob Bobleter)

Aufteilung von Verantwortungsbereichen

Seit der Vereinsgründung, besonders aber seit dem Start des Museumsbahnbetriebes, sind die Aufgaben und Anforderungen an die aktiven Mitglieder ständig gewachsen. Zwar bemühten sich alle redlich, mit der rasanten Entwicklung Schritt zu halten, doch waren die Anzeichen der Überlastung "unüberhörbar". Dem versuchte man nun, durch eine Änderung in der Organisation Abhilfe zu verschaffen. Wer nun aber von einem Museumsbahnbetrieb erwartet, daß er sich in seiner Betriebsform mehr an den Baujahren der Fahrzeuge orientiert, als daß ein neuer Schritt gewagt würde, hat sich in unserem Fall getäuscht. Nach mehreren Vorbesprechungen erfolgte im März 1997 die Bestellung von neun Bereichsverantwortlichen samt ihren Vertretern. In diesem Zusammenhang spricht es sehr für die gute Einstellung jener Kollegen, die bisher schon in gewissem Sinne verantwortlich waren und nun wieder bereit sind, teils neue, teils aber

auch zusätzliche Aufgaben zu übernehmen. Dank einiger neuer Mitarbeiter im Kreis der Verantwortlichen dürfte inzwischen doch in so manchem Bereich eine deutliche Entlastung eingetreten sein. Seit Februar 1997 ist nun auch der "ehrwürdige" Betriebsausschuß nach acht Jahren des "geduldeten" Bestandes als Vereinsorgan in den Statuten verankert.

Wir wünschen von dieser Stelle aus allen verantwortlichen Kollegen und ihren Vertretern, daß sie von den aktiven Mitgliedern möglichst tatkräftig unterstützt werden und damit viele Dienste für die Zukunft der Museumsbahn leisten können.

Ganz unbeeindruckt von den Vorgängen in der "Konzernspitze" sind die nach einer langen Saison auftretenden Gebrechen an den Fahrzeugen repariert und die fälligen Routinearbeiten durchgeführt worden. Sogar das leidige Heizproblem für die Zugsgarnitur konnte noch vor der ersten Nikolausfahrt auf vorteilhafteste Weise gelöst werden. Das zu diesem Zweck angeschaffte Stromaggregat liefert seitdem während der Fahrt vom Dienstwagen aus den nötigen Strom für die Heizlüfter in der Zugsgarnitur. Sogar die Streckenmannschaft profitiert von diesem Gerät, da es nun in ihrem Bereich wohl keine Ecke mehr geben wird (leider) an der etwa fehlende Stromversorgung für eine "willkommene" Arbeitspause sorgen könnte. In der Chronik lobend vermerkt wird auch die "Fleißaufgabe" eines Kollegen, durch dessen Initiative der bekanntlich beim Transport der Dampflok U 25 von Jenbach nach Bezaun im Juli 1993 an einer Bahnunterführung in Dornbirn "abgestreifte" Kamin seit März 1997 wieder repariert ist. Wenig später hat er auch schon seinen angestammten Platz wieder eingenommen und ist der Grund dafür, daß der damals als Ersatz angefertigte Lokkamin schon nach gut drei Jahren zum rekordverdächtig jungen "alten Eisen" zählt. Mit der Umsetzung des Kessels von der im Oktober 1996 aus Kärnten angekommenen Dampflok Uh 102 auf das in schwarz strahlende Fahrgestell der Uh 03 ist jetzt die Aufarbeitung von echtem "alten Eisen" begonnen worden. Die "alte" Uh 03 wird somit in absehbarer Zeit zur "neuen" Bezauner Denkmallok. In dieser Hinsicht gibt das Programm des Arbeitsjahres 1997 ein deutliches Zeichen in Richtung Inbetriebnahme der Dampflok Uh 102. Dieses Ziel

vor Augen, sind während der Arbeitswoche wieder wichtige Vorarbeiten geleistet worden. Mehr darüber im Bericht über die Arbeitswoche im Heft Nr. 16 vom Dezember 1997.

Jakob Bobleter

8. Ferienmesse St. Gallen

Erstmals besuchte der Museumsbahnverein eine Publikumsmesse in der Schweiz. Vom 14. bis 16. Februar 1997 waren wir in Zusammenarbeit mit der Sommerrodelbahn mit einem Informationsstand auf der Ferienmesse St. Gallen vertreten. Die uns nicht nur geographisch nahe gelegene Stadt St. Gallen und die umliegenden Regionen garantierten geradezu einen großen Besucherandrang. An den drei Messetagen wurden dann auch rund 25.000 Besucher gezählt. Unser gut gewählter Standort in der Halle und die Ausstattung hat sicher auch das seine dazu beigetragen, daß wir ein erfreulich großes Interesse an der Museumsbahn verzeichnen konnten.



Messebesucher mit der Armbrust im Anschlag (Foto: Walter Schöch)

Mit dem Armbrustschießstand der Sommerrodelbahn wurde eine weitere Attraktion geboten und für die Volltreffer an der Zielscheibe gab es schöne Gewinne. Immer noch scheint bei den Menschen die Bahneinstellung im Jahr 1980 bekannter zu sein als die Existenz der Museumsbahn. Sie vom Gegenteil zu überzeugen war deshalb unsere vorrangige Aufgabe.

- Walter Schöch -

Vereinsgeschichte, 9. Fortsetzung

Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-Aktuell Nr. 7" vom Mai 1993, sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Geschichte des "Wälderbähnlevereines" voll im Bilde. Anhand der Aufarbeitung von einzelnen Vereinsjahren - und ergänzt durch bisher nur Wenigen bekannte Fotos, ergibt sich für Sie die gute Gelegenheit, wichtige Ereignisse aus der Zeit der Bahneinstellung bis zum jeweils aktuellen Teil des Vereinslebens mitzuverfolgen. An Berichtstoff mangelt es sicher nicht, sodaß dem Teil 8 mit seinem Abschluß im Dezember 1991, nun in Heft Nr. 15 wieder interessante Ereignisse aus dem Jahr 1992 folgen. Wir hoffen, Ihnen liebe Leser der Vereinsinformation, auf diese Weise manch wissenswertes und den Statistikern unter Ihnen auch Daten für Ihre Aufzeichnungen zu liefern.

13. Jänner 1992: Von der ÖBB Einkaufsdirektion in Wien wird uns in einem Schreiben mitgeteilt, daß der zwar nur leihweise bei uns eingesetzte Dienstwagen Nr. 6463 an eine andere Museumsbahn verkauft wurde und ab Güterbahnhof Wolfurt in Richtung Niederösterreich zu versenden ist. Anfang 1987 sind vom Verein im guten Glauben an eine "dauerhafte" Lösung über 260 Arbeitsstunden und erhebliche Kosten aufgewendet worden, um den bald schrottreifen Waggon einsatzfähig zu machen.

9. Februar 1992: Eine gut ausgerüstete Mannschaft samt Vereinsobmann und eigenem, auf dem Nachtschnellzug verladenen Werkzeugwagen, macht sich zum Bahnhof "Neulengbach" in Niederösterreich auf, wo die als Ersatz für die U 25 vorgesehene und deshalb auf Vereinskosten instandgesetzte Dampflokomotive Yv 598.01 inzwischen per Bahn aus der Werkstätte der Zillertalbahn eingetroffen ist.

10. Februar 1992: In aller Früh stehen am Bahnhof Neulengbach zwei Mobilkräne und unser, inzwischen von einem einheimischen Vereinsmitglied durch den Frühverkehr von Wien "gelotste" Werkzeugwagen bereit, um die Dampflok Yv vom Waggon auf einen Straßentieflader zu setzen. Von den Leuten der Kranfirma aus Wien wird anschließend in dem

einige Kilometer entfernten "Eichgraben" eine super eingespielte Verladeaktion durchgeführt.



Die Dampflok U 25 wird von ihrem seit sechs Jahren besetzten Platz auf die gesperrte Straße gesetzt und im Austausch die mitgebrachte Dampflok Yv 598.01 auf den für Minuten verweisten Platz gestellt. Zu guter Letzt muß die Fahrzeugkolonne mit der U 25 wieder zum Bahnhof Neulengbach wo der Waggon zum Weitertransport nach Jenbach wartet.
(Foto: Erich Schäffler)

15. Februar 1992: Die 6. Jahreshauptversammlung des Vereines findet in Egg statt. Die aktuellen Pläne zur Verlegung des zukünftigen Radweges im Bereich Bersbuch auf die ehemalige Bahntrasse hat sich zu einem der Hauptthemen entwickelt. Der Vereinsobmann berichtet über die vorgelegten Alternativpläne des Vereines und kann auf die Unterstützung mehrerer Institutionen verweisen.

4. März 1992: Das ORF Studio Tirol dreht einen Beitrag zu seiner beliebten Musiksendung "Mei liabste Weis".

4. April 1992: Mit der ersten Fahrt über die Grebenbachbrücke II kann die Sanierung als abgeschlossen betrachtet werden.

15. April 1992: Der in mehrwöchigem Einsatz hergerichtete "Hallerwagen" wird auf einen LKW verladen und verläßt Bezau in Richtung Mannheim zur Messeveranstaltung "Mannheimer Maimarkt" mit rund 400.000 Besuchern.

30. April 1992: Auf der Dampflokomotive "Nicki S." legen drei Kandidaten die Prüfung zum Dampflokomotivführer mit Erfolg ab. Einer davon ist Vereinsmitglied und somit der erste selbst "erzogene" Dampflokomotivführer der Museumsbahn.



4. Mai 1992: Arbeitswoche Nr. 3. Auf dem Programm steht die Sanierung der Nordfassade beim Bahnhof Schwarzenberg, die Erledigung vieler Reparaturen und Reinigungsarbeiten an Fahrzeugen in Bezau (Foto: Klaus Köllmeier).

19. Mai 1992: In Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Bregenzerwald und der Sommerrodelbahn findet eine sehr gut besuchte Pressefahrt mit der Dampflokomotive "Nicki S." statt. Ihr Besitzer, Herr Walter Seidensticker aus Bielefeld, hat diesen Anlaß genutzt, um seine Freunde zu einer Extrafahrt mit "seiner Nicki S." und einer Brotzeit unterwegs einzu-

laden.

1. Juni 1992: Der mit Schreiben vom Jänner 1992 abberufene Dienstwagen Nr. 6463 wird im Güterbahnhof Wolfurt verladen und an den neuen Einsatzort nach Lunz am See in Niederösterreich adressiert.

6. Juni 1992: Eröffnung der 6. Museumsbahnsaison.

23. Juli 1992: In einer kurzfristig einberufenen "Krisensitzung" wird das schwere Versehen einer Behörde verhandelt, nach dem die Bahntrasse vom Bahnhof Schwarzenberg bis zur Haltestelle Bersbuch innerhalb der nächsten Tage zugunsten eines Radweges abgebrochen worden wäre.

29. August 1992: Die Jubiläumsfeiern - 90 Jahre Bregenzerwaldbahn - rücken bedenklich schnell näher und erfordern erhöhte Anstrengungen zur Vorbereitung.

5. September 1992: Fotogüterzug mit der Dampflokomotive "Nicki S.", Unterhaltung im Festzelt beim Bahnhof, Zugfahrten im Einstundentakt, Ausstellung über die Museumsbahn im Bezeggsaal, Erstaufführung des Video-Filmes "Die wechselvolle Geschichte der Bregenzerwaldbahn" im Saal des Bildungshauses usw. usw. kennzeichnen das Programm des ersten Festtages.

6. September 1992: Zweizugbetrieb, Kinder-Gartenbahn, Festsitzung im Hotel Gams, Platzkonzert der Bürgermusik Bezau und Unterhaltung im Festzelt sind die Anziehungspunkte für 3500 Festbesucher an zwei Tagen.



16. September 1992: Leider noch knapp vor den letzten fahrplanmäßigen Dampfbetriebstagen hat die Dampflokomotive "Nicki S." in Bezau ausgedient und wird per LKW zu den "Werken Görlitz" der DB AG geliefert, wo ihr von Herrn Walter Seidensticker eine umfassende Erneuerung verordnet wird.

24. Oktober 1992: Der traditionelle Abschlußtag mit Großeinsatz zur Streckenräumung. 9 m³ verschiedenster Abfall und 5 m³ Eisenschrott aus grauer Vorzeit wurden aus den verstecktesten Winkeln der Strecke hervorgeschiebt und entsorgt.

6. November 1992: Das "Kulturforum Bregenzerwald" hat originelle Vorlesungsräume für eine Kulturveranstaltung gesucht und dazu am Bahnhof Bezau zwei unserer Stubaiwagen ausgewählt.

7. Dezember 1992: Die Regio Bregenzerwald als Verwalterin der ehemaligen Bahnliegenschaften hat die Finanzierung der höchst notwendigen Dachsanierung beim Bahnhof Bezau zugesagt. Die Arbeiten werden auf Frühjahr 1993 vergeben.

Die Fortsetzung Nr. 10 mit Ereignissen aus dem Jahr 1993 folgt im Dezember 1997

Jakob Bobleter

*** AKTUELL *** AKTUELL *** AKTUELL ***

Neues Buch über die Bregenzerwaldbahn

Im Herbst dieses Jahres erscheint das neue Buch über die Bregenzerwaldbahn von Markus Rabanser und Robert Köfler mit dem Titel:

"95 Jahre Bregenzerwaldbahn - einst und heute".

Neben einer kurzen Zusammenfassung der Geschichte und der eingesetzten Fahrzeuge während der Privat- und Staatsbahnära wird die Geschichte und die Fahrzeuge der Museumsbahn genau beschrieben. Den Abschluß bildet ein umfangreicher Fototeil. Herausgegeben wird das Buch vom Verein selbst. Jedes verkaufte Exemplar fördert daher die Museumsbahn.

Bericht des Betriebsleiters

In den vergangenen Monaten ruhte zwar der Fahrbetrieb unserer Museumsbahn, für die Aktiven heißt das jedoch keineswegs, daß auch die Arbeit für das Wälderbahnle ruht. Ein Schwerpunkt der heurigen "Winterpause" war der Bereich Fortbildung und Ausbildung.

Am 23. März 1997 fand für alle Fahrdienstleiter, Zugführer, Schaffner und Schalterbediensteten ein eintägiges Schulungsseminar im Hotel Schwärzler in Bregenz statt. Als Referent konnte neben Jakob Bobleter und mir auch unser Mitglied Helmuth Lampeitl, ÖBB-Fahrdienstleiter, gewonnen werden. Neben den Betriebs- und Signalvorschriften wurden auch die Punkte Bremsvorschrift, Unfallverhütung und die Tarife unserer Museumsbahn ausführlich besprochen und diskutiert.



Die Teilnehmer am Schulungsseminar vor der ehemaligen Haltestelle Rieden der Bregenzerwaldbahn (Foto: Peter Stumpf)

Am 18. März 1997 war der Prüfungskommissär des BM für Wissenschaft und Verkehr, Herr Direktionsrat DI Otto Moser, in Bezau, um von den Kollegen Hans Meusburger, Rudolf Munk und Martin Jopke die "Fachtechnische Prüfung zur Führung von Triebfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren und einer

Leistung von über 370 kW" abzunehmen. Gleichzeitig legte Kollege Werner Kohler die theoretische "Fachtechnische Prüfung zur Führung von Triebfahrzeugen mit Dampfmaschinen" ab. Alle Kollegen haben die Prüfung bestanden. Dazu auch an dieser Stelle meine herzliche Gratulation und die besten Wünsche für eine allzeit unfallfreie Fahrt auf unserer Museumsbahn.

Werner Kohler konnte den praktischen Teil der Prüfung am 28. März 1997 auf der Zillertalbahn ablegen. Als Prüfungsfahrzeug wurde die ZB 5 eingesetzt, eine bauartgleiche Lokomotive zur BBÖ-Baureihe Uh mit Lentz-Ventilsteuerung. Ein besonderes Dankeschön gilt in diesem Zusammenhang Herrn Ing. Klaus Wimpissinger, Werkstätten-Vorstand in Jenbach, sowie den anderen Verantwortlichen der Zillertalbahn, die diese Prüfungsfahrt innerhalb einer kurzen Frist ermöglichten und uns in Jenbach sehr freundschaftlich aufgenommen haben.

Direktionsrat DI Otto Moser hat ebenfalls am 18. März 1997 die Kesselprüfung an der U 25 vorgenommen, sie fiel positiv aus. Sehr erfreut zeigte sich DI Moser über den guten Erhaltungszustand unserer Dampflokomotive.

Die oben erwähnte "Diesellokprüfung" ist Voraussetzung, um auf der seit heuer planmäßig auf unserer Museumsbahn eingesetzten 2091.08 fahren zu dürfen. Erfreulicherweise haben sich wieder sieben Kollegen interessiert gezeigt, diese Prüfung zu absolvieren und wurden bereits mit den dazu nötigen Unterlagen ausgerüstet.

Um unseren Lokomotivführern noch die nötigen Tips für die 2091.08 zu geben und um Schulungsfahrten durchzuführen, waren am 18. und 19. Mai 1997 die Kollegen Christian Wachauer (Werkstättenleiter der Ybbstalbahn in Waidhofen an der Ybbs) und Hans Berger (Lokführer der Ybbstalbahn) in Bezau. Dabei wurden an der 2091 auch einige Einstellarbeiten durchgeführt.

Die 2091.08 war über 30 Jahre bei der Zf. Waidhofen a.d. Ybbs stationiert und wir sind natürlich sehr froh, daß wir bei unseren Aktivitäten auf die langjährigen Erfahrungen der beiden Experten zurückgreifen dürfen.

Foto nächste Seite:

2091.08 mit den Gästen aus dem Ybbstal und einigen Aktiven unseres Vereines am 19. Mai 1997 in Bezau (Foto: Markus Rabanser)



Auch im Stand unserer aktiven Kolleginnen und Kollegen hat sich erfreuliches getan:

Für Peter Schlacher, Vereinsaktivist der ersten Stunde, läßt nun sein Beruf wieder genug Zeit, um sich wieder den Fahrzeugen der Museumsbahn zu widmen und auch unsere D 1 "Hilde" jubelt über die Rückkehr ihres "Däta"¹⁾. Mit Walter Weissenbach stieß ein früherer ÖBB-Zugführer der Bregenzerwaldbahn zu unserem Verein. Er ist auch bei uns wieder als Zugführer und Schaffner tätig. Seine Gattin, Maria Weissenbach, ist als Schalterbedienstete "mit von der Partie". Auch meine Mutter, Hilde Rabanser, wird zukünftig am Schalter des Bf. Bezau "ihr Wirken entfalten". Stefan Vergud hat seine Einschulung zum Zugführer erfolgreich absolviert und Walter Künz wird zukünftig auch als Fahrdienstleiter tätig sein.

Es ist wirklich höchst erfreulich, daß die ehrenamtliche Tätigkeit bei unserer Museumsbahn auf derartig großes Interesse - sowohl bei den im Betriebsdienst tätigen Kolleginnen und Kollegen als auch bei den Kollegen der "richtigen" Eisenbahnen - stößt. Namens unseres Vereines darf ich allen so am Betrieb des Wälderbähnles Beteiligten ein großes "Dankeschön" aussprechen.

Markus Rabanser

¹⁾ Vater (Mundartausdruck)

Die Baureihe 699 und 699.100

1945 übergab die deutsche Wehrmacht dem Bw Bregenz (Bezeichnung der Deutschen Reichsbahn für eine Zugförderung) fünf KDL 11 (Kriegsdampflokomotive 11), die als Verlagerungsgut von Berlin eintrafen. Wegen der Spurweite von 750 mm konnten die KDL 11 vorerst nicht eingesetzt werden. Da aber kein Platz für die Maschinen vorhanden war,

wurden sie nach Reuthe auf eine nicht mehr benötigte Anschlußbahn gebracht. Am 8. Jänner 1946 begann man, die abgestellten Maschinen zu entfernen und sie in die Zf. Bludenz zu bringen, um sie mit Hilfe der Werkstätte Bregenz-Vorkloster in einen betriebstauglichen Zustand zu versetzen. Als erste Lokomotive wurde die KDL 2822 (ÖBB 699.02) instandgesetzt. Drei der in Reuthe abgestellten KDL 11 von FRANCO BELGE hatten einen vierachsigen Tender mit festen Achsen und auf Wälzlager laufenden Rädern. Diese Lager gingen bereits nach kurzer Zeit in Brüche und die Tender wurden untauglich. So kam es, daß sich die Zf. Bludenz bereiterklärte, aus der KDL 2821 (ÖBB 699.103) eine Tenderlokomotive zu bauen. Sie erhielt die



Erinnerung an alte Zeiten: 699.01 beim Wasserfassen in der ehemaligen Zf. Bregenz-Vorkloster, auf der Lok steht Lokführer Ernst Bach; 1978 (Foto: Franz Burtscher)

Bezeichnung 699.100. Die anderen beiden Maschinen wurden in derselben Art in der HW Knittelfeld umgebaut. Die Lokomotiven selbst wurden 1944 in einer großen Stückzahl für die ganzen Schmalspurbahnen des Deutschen Reiches gebaut. Insgesamt verblieben nach den Krieg acht KDL 11 Maschinen (fünf in Bregenz, zwei in Zell am See und eine bei den Steiermärkischen Landesbahnen). Im Jahre 1963 verließ die 699.01 als letzte Dampflokomotive der Zfst. Bregenz-Vorkloster den Bregenzerwald, kehrte aber 1978 durch Zusammenarbeit des Clubs 760, der EUROVAPOR und den ÖBB, als Attraktion für die Dampfbummelzüge zurück.

Technische Daten:

699.01 - 03	Bauart:	D h2
	1. Baujahr:	1944
	Dienstgewicht:	22,0 t
	Höchstgeschwindigkeit:	25 km/h
699.101 - 104	Bauart:	D h2t
	1. Baujahr:	1944
	Dienstgewicht:	23,3 t
	Höchstgeschwindigkeit:	35 km/h

Einsatz auf der BWB:

Loknummer	Fabriksnummer	Stationierungsdatum
699.01	Fr-B 2818/1944	19.2.1945 - 1955 1955 - 12.4.1963 2.10.1978 - 19.4.1981
699.02	Fr-B 2822/1944	19.2.1945 - 9.2.1951
699.101	Fr-B 2817/1944	19.2.1945 - 20.8.1951
699.102	Fr-B 2819/1944	19.2.1945 - 20.8.1951
699.103	Fr-B 2821/1944	19.2.1945 - 20.5.1951

Robert Köfler

Liegewagenverkehr auf 750-mm-Spur

In der Ukraine gibt es noch einige 750-mm-Schmalspurbahnen über deren Existenz bei uns nur sehr wenig bekannt ist. Anhand einer recht guten Eisenbahnkarte (Ukraine Railway Atlas, Quail-Map-Company) lassen sich die Strecken orten. Ob und in welcher Form noch ein Betrieb stattfindet, kann aber nur vor Ort ausfindig gemacht werden, da bei uns weder Fahrpläne noch sonstige Verlautbarungen erhältlich sind. Um etwas mehr über diese großteils unbekanntes Bahnbetriebe in Erfahrung zu bringen, machten wir uns Mitte April auf den Weg in die Zentralukraine. Unser Reiseziel war die Schmalspurbahn von Rudnitsa nach Gaivoron. Sie war Bestandteil eines umfangreichen Schmalspursystems der "Süd-West-Eisenbahn", die in der Provinzhauptstadt Vinnitsa ihren Ausgangspunkt hatte. Dieses Netz gehörte zur Bahngesellschaft "Perwoje Obstchestwo", die 1892 in St. Petersburg von Ing. B. Jalovetsky gegründet wurde. Der überwiegende Teil der Strecken wurde 1900 eröffnet. Diese Gesellschaft betrieb in der Ukraine Schmalspurbahnen mit einer Gesamtlänge von rund 550 km und verband unter anderem die Städte Berdichev, Vinnitsa und Gaivoron miteinander. Bedingt durch Umspürung auf Breitspur sowie durch Stilllegungen einiger Strecken ist heute nur mehr ein verhältnismäßig kleiner Teil dieses Netzes vorhanden.

Gaivoron stellt heute den Betriebsmittelpunkt dar. Hier besteht auch eine Ausbesserungswerkstätte für Schmalspurfahrzeuge der Staatsbahnen UZ sowie ein Lokomotivdepot. Von Gaivoron führt eine Strecke Richtung Süden, sowie die Hauptstrecke ins 87 km entfernte Rudnitsa im Westen. Der kleine Ort Rudnitsa liegt an der breispurigen Magistrale Lviv (das ehemalige Lemberg) - Odessa und der Bahnhof dient hauptsächlich zur Umladung zwischen Schmal- und Breitspur. Die ausgedehnten Anlagen und Abstellgleise der Schmalspurbahn erstrecken sich über mehrere Kilometer. Hauptsächlich werden Agrarprodukte umgeladen, für Erdöl besteht ebenfalls eine Umfüllanlage.

Von hier aus existiert auch seit 1960 eine Schmalspurverbindung nach Kamenka-Dnestrovskaya im heutigen Moldavien.

Diese Bahn wird heute nur mehr saisonal im Güterverkehr genutzt. Eine Zuckerfabrik bei Popelyukhi sorgt im Herbst für Frachtaufkommen.

Der Fahrplan der Strecke Gaivoron - Rudnitsa ist eher beschaulich: Nur ein einziges Zugpaar verkehrt täglich auf der gesamten Strecke. Um 18.30 Uhr verläßt der Personenzug, der auch Güterwagen mitbefördert, Gaivoron und erreicht nach etwas mehr als vier Stunden Fahrzeit sein Ziel Rudnitsa. Die Rückleistung erfolgt am nächsten Tag um 4.30 Uhr. Als Bespannung konnten wir die Baureihe TU 2 (gebaut von Kaluzshkii Mashinostroitelny Zavod, Kaluga, 1957) beobachten. In Gaivoron stehen die neueren TU 7 im Einsatz. Die wirkliche Sensation stellte allerdings die Wagengarnitur des Personenzuges dar. Neben den üblichen Personenwagen befanden sich auch zwei schmalspurige Liegewagen im Zugverband! Die Liegen sind nicht wie sonst üblich quer, sondern - durch den schmalen Innenraum bedingt - längs des Waggons und ohne Abteilmwände angeordnet. Zwei (recht kurze) Liegen sind jeweils übereinander angebracht. Neben der üblichen Verwendung dienen diese Liegen auch den mitreisenden Markthändlern, die die besonders schweren Gepäckstücke auf den oberen Liegeplätzen deponieren. Leider war es uns nicht möglich, diese Waggons zu fotografieren, da wir aufgrund eines Fehlers im Visum aus dem Bezirk Vinnitsa ausgewiesen wurden.

Helmuth Lampeitl

Quelle: Keith Chester; East European Narrow Gauge.

MITGLIEDSBEITRAG *** MITGLIEDSBEITRAG

Für die neu dem Verein beitretenden, aktiven Mitglieder beträgt der Mitgliedsbeitrag wie bisher ÖS 300.- Nach dem ersten aktiven Einsatzjahr wird er jedoch nicht mehr eingehoben.

Unsere Beitragssätze:

Aktives und unterstützendes Mitglied:

ÖS 300,-- DM 45,-- SFR 40,--

Schüler und Lehrlinge:

ÖS 100,-- DM 15,-- SFR 13,40

Sparkasse Egg, BLZ 20603, Kto.-Nr. 2000/040226

Sparkasse Lindau, BLZ 73550000, Kto.-Nr. 83899

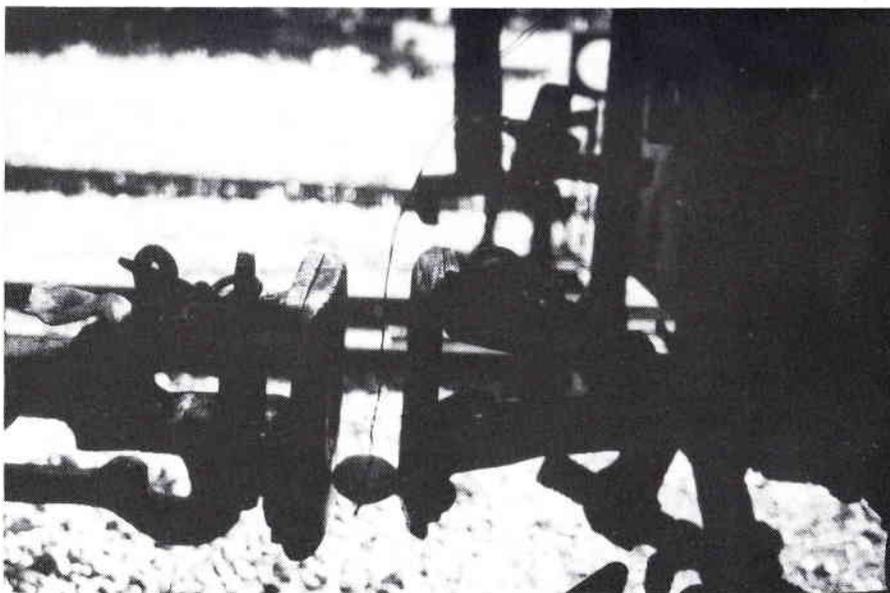
St. Gallische Kantonalbank, BLZ 78123, Kto.-Nr. 90/2022/3

Aus dem Kuriositätenkabinett

Am 17. Mai 1997 wartete Vereinskassier Walter Künz mit einer originellen Idee auf:

Jeder Lokführer der Museumsbahn sollte versuchen, mit der D 2 "Margreth" aus mindestens 1 m Abstand so exakt auf einen Waggon aufzufahren, daß ein dazwischengehaltenes (rohes) Hühnerei zwischen den Mittelpuffern stecken bleibt ohne zerquetscht zu werden.

Nach Plünderung sämtlicher nahegelegener Hühnerställe konnte der Versuch gestartet werden. Vorweg sei gesagt, daß die Eierspeise zum Frühstück am nächsten Tag sehr reichlich ausfiel. Der einzige Lokführer welcher dieses Kunststück mehrmals in Folge zustande brachte war Günther Feßler aus Schwarzenberg. Zu dieser außerordentlichen Leistung die herzlichsten Glückwünsche.



Das vollendete Werk des Günther F. (Foto: Walter Künz)

Von unserem Leser, Herrn Ralf Kirion, erreichte uns ein Brief, in dem er sich sehr lobend über unsere Artikelserie über ausländische Schmalspurbahnen äußerte. Erfreulicherweise vertaßte er selbst auch einen Beitrag über einen Besuch bei der polnischen Schmalspurbahn Przeworsk - Dynów, dessen ersten Teil wir hier gerne abdrucken

Bestandsaufnahme Przeworsk - Dynów im Jahr 1996, Teil 1

Getrennt durch den kleinen Bahnhofsvorplatz befindet sich gegenüber dem Normalspurbahnhof Przeworsk die Abfahrtsstelle Przeworsk Wask. der Schmalspurbahn nach Dynów. Westlich führt ein Anschluß in die ausgedehnten Anlagen der Zuckerfabrik Przeworsk. Zwei grün lackierte Werkmaschinen der Baureihe Lyd2 stehen direkt hinter dem Tor der Anschlußbahn auf dem Fabriksgelände.

Nach Ausfahrt aus dem dreigleisigen Bahnhof Przeworsk Wask. wird die wenige befahrene Bahnhofstraße überquert. Hier befindet sich die einzige Schrankenanlage dieser Linie, die, je nach Lust des anwesenden Fahrdienstleiters, geschlossen wird. Es folgen die ausgedehnten Schmalspuranlagen mit Lokschuppen (zweiständig, Platz für sechs Lxd2), Wagenwerkstatt, Verloaderampe für Schmalspurfahrzeuge, Krananlage und Rollwagergrube. Auf den gesamten Anlagen einschließlich dem Personenbahnhof sind unzählige Schmalspurgüterwagen abgestellt.

Nach Durchfahung der Zugförderungs- und Umladeeinrichtungen wendet sich die Strecke in einem weiten Rechtsbogen nach Süden. Die Stadt Przeworsk wird dabei östlich umfahren, in dessen Folge auch die Europastraße E 40 durch Blinklicht gesichert gekreuzt wird. Wenige Minuten später folgt eine große zweifeldrige Stahlbogenbrücke über den Fluß Mlecza. Nun geht es immer in süd-südwestlicher Richtung durch die leicht hügelige Landschaft dem ersten Unterwegsbahnhof Urzejowice in km 8,9 entgegen. Das Aufnahmegebäude dieses zweigleisigen Haltepunktes wird heute als Wohnhaus genutzt. Grundsätzlich ist zu sagen, daß außer dem Ausgangsbahnhof Przeworsk Wask. die Stationsgebäude älteren Baudatums sind. Nach den gleichen typisierten Baugrundsätzen fast aller öffentlichen Schmalspurbahnen der österreichischen Reichshälfte der Monarchie sind die

einstöckigen Gebäude in Krzczowice, Manasterz, Jawornik Polski und Bachorz sowie zweistöckig in Kanczuga und Dynów ausgeführt. Lediglich die Aufnahmegebäude von Urzejowice, Lopuszka Wielka und Hadle Szklarskie weichen von dieser Norm ab. Aufgrund der Bauweise liegt die Vermutung nahe, daß diese in der Zwischenkriegszeit während der Privatbahnverwaltung errichtet wurden.

Auf etwa halber Strecke zwischen Urzejowice und der nächstfolgenden Station Krzczowice liegt die zweite, ebenfalls recht eindrucksvolle, Stahlgitterbrücke über die Mleczka mit einer Spannweite von etwa 35 Metern. Es folgt in km 10,9 Krzczowice, dessen gesamte Anlagen sich im Stadium der "Zurückeroberung durch die Natur" befinden.

Der heute wohl bedeutendste Bahnhof wird in km 14,7 erreicht. In Kanczuga weisen mit Kohle und Kalk beladene aufgerollte Normalspurwagen sowie zahlreiche abgestellte Schmalspurgüterwagen auf einen letzten Rest der einstigen Bedeutung dieser Station hin. Davon kündigt auch das großzügige zweistöckige Aufnahmegebäude sowie der Güterschuppen ebenfalls in alt-österreichischer Bauart (Typ "Krimml") und die umfangreichen Gleisanlagen. Dieser und der folgende Bahnhof Jawornik Polski sind teilweise noch mit einem Fahrdienstleiter besetzt.

Die Höhe der umliegenden Hügel nimmt nun stetig zu. Wir passieren in km 18,6 Lopuszka Wielka. In km 21,8 wird der herrlich unter Bäumen gelegene Bahnhof Manasterz mit seiner zweigleisigen Gleisanlage erreicht. Das gut gepflegte Stationsgebäude wird nur noch privat genutzt. Ab hier verengt sich die Landschaft zu einem Tal. Die Strecke schmiegt sich an die östliche Talseite an, unter Befahrung teils sehr enger Radien bis ca. 60 m und einiger Steigungsabschnitte. Zwischendurch wird die Haltestelle Zagorze in km 25,4 durchfahren. Etwa 1,5 km hinter Zagorze erfolgt nochmals die Querung der Mleczka mit einer Stahlkastenbrücke. Da sich das Tal weiter verengt, liegen ab hier die Bahnstrecke und die Straße nebeneinander. Es folgt in km 28,5 Hadle Szklarskie mit der schönsten nicht "kkStB-Station" der Strecke. Das Holzhaus wird noch als Wohngebäude genutzt. Weiter geht es mit bogenreicher Streckenführung bis zum zweiten bedeutenden Bahnhof, Jawornik Polskie in

km 33,1. Jawornik Polskie verfügt ebenso wie Przeworsk Wask, Kanczuga und Dynów über zweibegriffige Flügelsignale und fixe Vorsignalscheiben deutscher Bauart zur Deckung der Einfahrt. Obwohl die Signale noch alle funktionsfähig sind, bleiben diese heute ungenutzt. Direkt hinter dem Bahnhof beginnt die steigungsreiche Rampenstrecke zur Überwindung der Wasserscheide. Die Bahnlinie steigt bis zum 602 m langen Scheiteltunnel an. Dieser beginnt bei km 35,3 und ist zum Schutz gegen Vereisung im Winter mit einem Holzüberbau versehen, der mit Toren verschließbar ist. Die Strecke strebt nun in südlicher Richtung mit erheblichem Gefälle an einer Berglehne oberhalb des Talgrundes verlaufend dem Tal des Flusses San entgegen. Die Berglehne wird über einen Damm sowie einem zweibogigen Viadukt in km 38,1 verlassen. Die Hügelketten verflachen nun rasch und die Landschaft wird nun durch Ackerflächen beherrscht.

Ralf Kirion



Lxd2 268 mit einem Sonderzug für polnische Eisenbahnfreunde bei Urzejowice am 21. Sept. 1996 (Foto: Ralf Kirion)



Die Dampflokomotive ZB 4 "Aquarius C", Baujahr 1939, von 1974 bis 1980 in Betrieb bei der Bregenzerwaldbahn, wurde mittlerweile im Ausbesserungswerk Görlitz-Schlauroth aufgearbeitet. Ab Mai 1997 ist sie nun als "AQUARIUS C" bei der Rügenschon Kleinbahn GmbH & Co, Putbus - Rügen als Sonderzuglokomotive beim RASENDEN ROLAND in Betrieb.
(Foto: G. Zuzanski)

Impressum: Eigentümer und Herausgeber -
Verein BREGENZERWALDBAHN-MUSEUMSBahn,
Bezau, Tel. 05514/3174

Anfragen und Informationen:
Verein BWB, A-6941 Langenegg 39
Tel. 05513/6192, Fax 05513/6192-4

Anschrift der Redaktion:
Jakob Bobleter
Unterstein 39, A-6941 Langenegg
Markus Rabanser
Richard Sanwaldplatz 2, A-6912 Hörbranz

Satz: Hubert Bobleter

Druck: Wälderdruck A-6863 Egg

Erscheinungsort Langenegg

Verlagspostamt A-6941 Langenegg